

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

Vol. LI, Nº 199, primavera 2019

ISSN(P): 1133-4762

ISSN(E): 2659-3254

Págs. 133-146

El Plan Parcial-Ensanche de Amara (Donostia-San Sebastián, 1964): ¿transición/evolución o ruptura/innovación?.

Elena LACILLA LARRODÉ (1) & Jesús TEJADA VILLAVERDE (2) & José María ORDEIG CORSINI (3)

(1) Profesor Ayudante Doctor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Navarra

(2) Doctor Arquitecto

(3) Profesor Titular de Diseño Urbano en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Navarra

RESUMEN: La sucesión de propuestas que se arbitraron para la zona de *Amara* en Donostia – San Sebastián (España) recurren a las teorías y modelos urbanos del momento. Éstas resultan de notable interés, puesto que el tiempo en que se producen coincide con el paso de los antiguos modos urbanísticos a los nuevos, resultantes de la primera Ley del Suelo española y de los nuevos aires de la cultura arquitectónica. De ahí, que el objetivo de este artículo sea mostrar el cambio de paradigma en el diseño urbano del modelo de ensanche al modelo racionalista a través del Plan Parcial de Amara, situado en una zona emblemática de Donostia. Por tanto, dada la evolución en el diseño de sus propuestas, este proyecto se puede considerar de hito histórico en San Sebastián y para llevar a cabo su investigación pormenorizada se han realizado consultas en archivos locales y se ha recurrido a diversa bibliografía a escala nacional e internacional sobre la teoría e historia del diseño urbano en la segunda mitad del siglo XX. De este estudio se extraen unas conclusiones que en su conjunto resultan positivas y que se basan en tres aspectos: el ámbito de estudio como pieza de ciudad en su conjunto, el carácter cambiante de las propuestas y la solución empleada finalmente.

DESCRIPTORES: Ciudades intermedias. Proyecto urbano. Teoría del diseño urbano. San Sebastián. Plan Parcial Amara

Recibido: 19.03.2018. Revisado: 20.09.2018.

Correo electrónico: mlacilla@unav.es Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1459-962X>; jtejadavi@gmail.com;

jmordeig@unav.es; Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1507-2296>

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

The Amara urban project-expansion (Donostia-San Sebastián, 1964): Transition/evolution or rupture/innovation?

ABSTRACT: The succession of proposals that were arbitrated for the area of Amara in Donostia - San Sebastián (Spain) resort to the theories and urban models of the moment. These are of considerable interest, since the time in which they occur coincides with the passage of the old urbanistic ways to the new ones, resulting from the first Spanish Land Law and the new winds of architectural culture. Hence, the objective of this article is to show the paradigm shift in urban design to the rationalist model through the Partial Plan of Amara, located in an emblematic area of Donostia. Therefore, given the evolution in the design of its proposals, this project can be considered a historical milestone and to carry out its detailed investigation, consultations have been made in various local archives and a large bibliography on a national and international scale has been used on the theory and history of urban design in the second half of the 20th century. This study draws conclusions that together are positive and based on three aspects: the scope of study as a piece of the city as a whole, the changing nature of the proposals and the solution finally used.

KEYWORDS: Medium-sized cities. Urban Project. Urban design theory. San Sebastián. Amara Local Plan

1. Introducción

El Plan Parcial *Amara* (que correspondía al Polígono 1.3) (ver FIG. 1) es el primero de los planes parciales donostiarras que desarrolla el Plan General de 1962. A su vez, constituye la primera experiencia donostiarras, en un lugar emblemático, donde se apreció el cambio del discurso urbano. Desde finales del siglo XIX las ciudades españolas habían basado su crecimiento en los ensanches decimonónicos, amparados en las Leyes de 1864, 1876 y 1892, cuyos métodos de formación de nuevos tejidos urbanos y sus planteamientos morfológicos y funcionales perduraron durante la primera mitad del

siglo XX. Pero este Plan coincide con el inicio del paso de los antiguos modos urbanísticos a los nuevos, resultantes de la primera Ley del Suelo y de los nuevos aires de la cultura arquitectónica. Por ello, el objetivo de este estudio es representar este conjunto de fenómenos (últimos coletazos de los ensanches, nueva legislación y urbanismo Moderno) a través de este Plan considerado como un hito en la evolución urbana de la ciudad, puesto que –además– en ningún otro sitio dichos fenómenos se manifestarían tan patentes en las propuestas sucesivas que se dieron; propuestas que, a su vez, son de elevado interés ya que la mayoría de ellas son expresión de una cultura urbana destacada.



FIG. 1 / Ortofoto actual de la ciudad de Donostia con la ubicación de la zona de Amara.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

Para ello, la metodología que se ha llevado a cabo para realizar este estudio se ha movido entre la investigación a escala local y la nacional e internacional. Para la recopilación de información a nivel local se han consultado diferentes archivos como el Archivo Municipal de San Sebastián, el Archivo de la Dirección de Urbanismo Municipal y el Archivo de la Delegación en Gipuzkoa del Colegio Vasco Navarro de Arquitectos. Asimismo, para enmarcar el artículo en la escala nacional e internacional se ha recurrido a diversa bibliografía del momento que hacía referencia al tema de estudio, el diseño urbano durante la segunda mitad del siglo XX. Esto ha facilitado reflejar el cambio de paradigma en la capital de Guipúzcoa, el cual se introduce a continuación.



Fig. 2 / Ortofoto de la zona de Amara en Donostia, con el nombre actual de los viales.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

La zona situada más al sur del primer ensanche donostiarra, realizado por Antonio Cortázar, se conocía como Ensanche Meridional (ver Fig. 2). Venía a coincidir con los terrenos del antiguo barrio de San Martín y había sido objeto de diversas modificaciones, redactadas por José Goicoa, respecto de las previsiones iniciales de Cortázar¹ (AZPIRI, 2002). Ya en 1895, el mismo Goicoa, junto con Nemesio Barriocanal había redactado una Memoria en la que se proponía la realización de un dique para la canalización del río Urumea en su orilla izquierda, con vistas a posibilitar la desecación de las marismas que se extendían entre el río y las laderas este de los altos de Aiete (ver Fig. 2), con el fin de seguir expandiendo la ciudad más hacia el sur. Este encauzamiento había sido llevado a cabo con arreglo al proyecto (1899-1905) del ingeniero Marcelo Sarasola. De tal modo, el cauce artificial del Urumea –que primeramente se había construido sólo en la zona más próxima a la desembocadura– se prolongó aguas arriba, desde el Puente de María Cristina (o Puente de la Estación) hasta el Puente del Ferrocarril del Norte, conocido popularmente

¹ José Goicoa fue arquitecto municipal en San Sebastián desde 1897. Por su parte, Antonio Cortázar, arquitecto tam

como Puente de Hierro (ver Fig. 3). En aquel momento, las marismas del río Urumea se extendían hasta las laderas de Errondo, antes del encauzamiento. Así, una vez que el Ensanche se hubo consolidado y todo parecía indicar la necesidad de su ampliación, encauzado el río y desecadas las marismas, la puerta para una nueva extensión urbana por la Vega del Urumea, en dirección al caserío allí existente, conocido como Amara, se encontraba abierta.

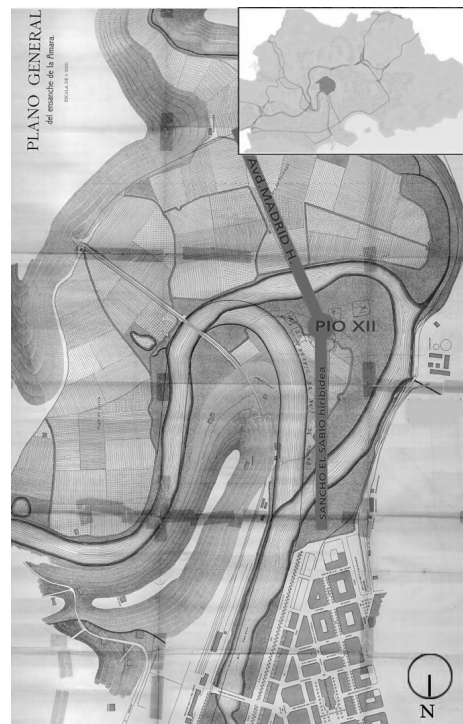


Fig. 3 / Plano de situación general de la zona de Amara en Donostia, superpuesto al Plano de los terrenos del Ensanche de Amara (1905).

Fuente: AmaraUna, *auzoaeraikitzen*, 1950-2010. Donostia Kultura-Departamento de Cultura del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

Después de una primera convocatoria (1906) de un concurso de memorias “para la urbanización y ornato de la ciudad (...) desde el Paseo del Árbol de Guernica hasta el Puente de Hierro del Ferrocarril del Norte (...)” (DIARIO LA CONSTANCIA, 1906), en el año 1914 se convocó un concurso para el nuevo Ensanche de Amara. Se presentaron dos proyectos: el del arquitecto Eugenio Vallarino (VALLARINO, 1914) y el de los también arquitectos Horacio Azqueta y José Gurruchaga (AZQUETA, 1914) (ver Fig 4 y 5). En 1922 se aceptaron ambos proyectos, si

bién, había sido el redactor del Ensanche de San Sebastián de 1867

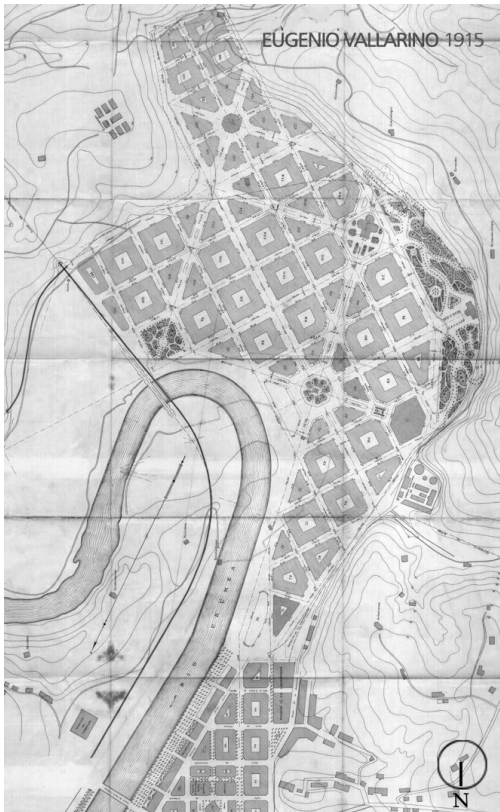


FIG. 4 / VALLARINO, Eugenio, Proyecto de Ensanche para Amara, presentado por al concurso celebrado al efecto en 1914.

Fuente: Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

bien el Ayuntamiento acabó decantándose por el de Azqueta y Gurruchaga. No obstante, su aprobación sufrió un largo proceso de tramitación que, finalmente, se resolvería favorablemente mediante Real Orden de 9 de mayo de 1922. El Urumea se acabó de encauzar en este tramo en 1926. Las obras para la urbanización del nuevo ensanche amaratarra se habían iniciado por el mismo tiempo; incluso algo antes, en 1924. Pero no prosperaron, debido a la oposición del Ingeniero Municipal Juan Machimbarrena, para quien los planteamientos del proyecto de Azqueta y Gurruchaga resultaban inapropiados, por considerarlos anticuados (MACHIMBARRENA, 1935).

Lo cierto es que el proyecto de Azqueta y Gurruchaga conectaba perfectamente con el movimiento urbanístico-cultural conocido en los Estados Unidos de América como *City Beautiful Movement*. Su expresión más representativa era el Plan Regulador de Chicago (Arquitectos Burnham y Bennet) que se había aprobado sólo un año antes (1912) de la fecha de redacción

del proyecto donostiarra para Amara (BURNHAM, 1909). Y no es de extrañar el rechazo del Ayuntamiento, puesto que tanto como seguidores, el *City Beautiful* había concitado muchos opositores en la propia Norteamérica, donde sus detractores rechazaban un urbanismo basado en grandes bulevares y perspectivas barroquizantes que consideraban como una imitación al París de Haussmann; una parisinización ajena a la tradición urbana norteamericana (URBAGRAM, 2015).

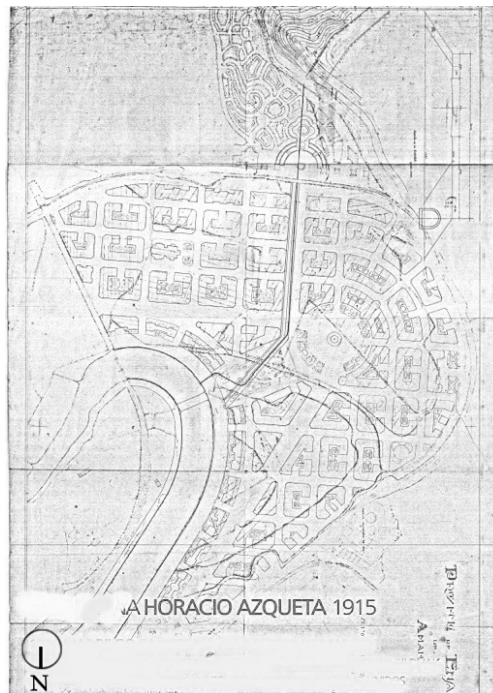


FIG. 5 / AZQUETA, Horacio & GURRUCHAGA, José, Proyecto de Ensanche para Amara, 1914.

Fuente: Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

Este primer proyecto para Amara planteaba grandes manzanas semicerradas, pautadas sobre la base de una malla de grandes ejes viarios, con un eje principal en dirección norte-sur que desembocaba en una grandiosa plaza circular que, actuando como charnela, producía un giro de la trama, de casi noventa grados, para adaptarla al cambio de dirección que presenta el curso del Urumea a la altura del meandro conocido como Riberas de Loiola. Esta solución, con la plaza y la vía-parque monumental trazada en dirección sudoeste-nordeste, hacia el río, recordaba, ciertamente, las propuestas de Burnham para el *Water Front* del lago Michigan en Chicago (ver FIG. 6). Hasta el punto que la práctica simultaneidad de ambos proyectos y las notorias similitudes, especialmente si

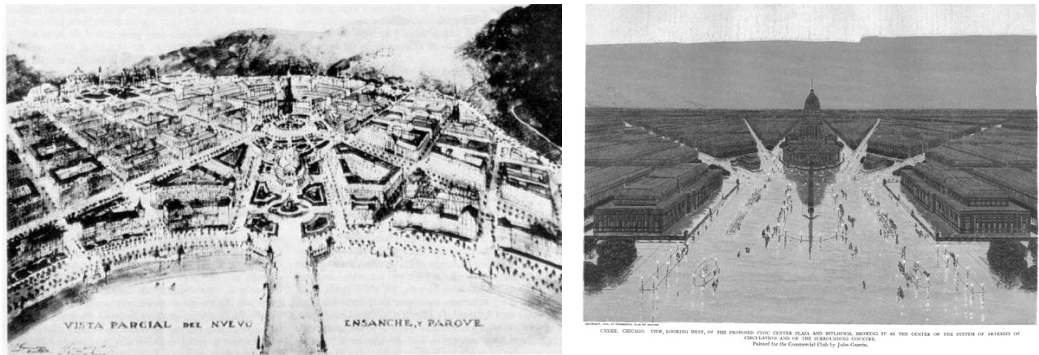


Fig. 6 / **Comparación entre el proyecto de AZQUETA y el de BURNHAM. Vista parcial del nuevo ensanche y parque, 1913, y vista parcial correspondiente a la plaza del Centro Cívico, 1909, respectivamente.**

Fuente: Proyecto de Ensanche de Amara. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián. Ilustración de Guerin, Jules realizada por encargo del Club de Comercio de la ciudad.

consideramos los primitivos medios de difusión y comunicación de la época –comparados con los de hoy en día–, hacen pensar en el admirable nivel de información profesional que los arquitectos donostiarros Azqueta y Gurruchaga poseían, a pesar de lo que dijera el citado ingeniero municipal, Juan Machimbarrena (MACHIMBARRENA, 1935).

Como se ha mencionado, el proyecto no prosperó y, como consecuencia, se convocó un concurso en 1935 que se resolvió en 1938, en plena Guerra Civil. Al concurso se presentaron interesantes planes, como los de José Manuel Aizpurúa (AIZPURÚA, 1935), o Fernando García Mercadal (G. MERCADAL, 1935) (ver FIG. 7 y 8). Tanto el proyecto de Aizpurúa como el de

García Mercadal respondían a planteamientos racionalistas; entre ellos, la utilización del bloque abierto lineal. En ambas propuestas parece estar presente el proyecto de Hermann Jansen para la ampliación del Paseo de La Castellana de Madrid (SAMBRICIO, 1995); especialmente, en el de Mercadal, del que Jansen había sido profesor en Berlín.

Al sur de la actual Plaza de Pío XII, Aizpurúa trata la zona este a base de manzanas que, de alguna manera, recuerdan las holandesas, como las de Berlage en Amsterdam Sur (POLANO, 1987). Allí, el bloque se pliega a las alineaciones de la manzana, configurando grandes espacios libres interiores, mientras que, en la zona oeste, sólo hay bloques abiertos. Esto resulta en cierta

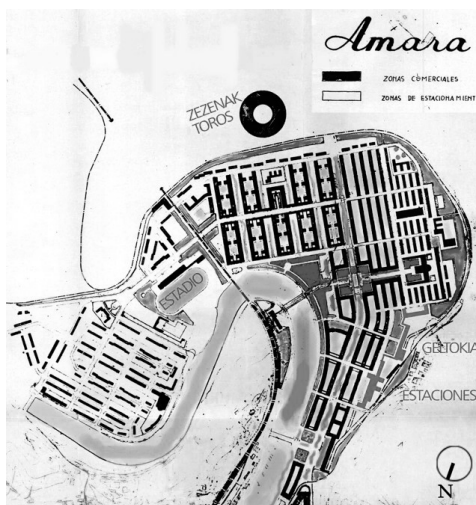


Fig. 7 / **AIZPURÚA, José Manuel, Propuesta para el concurso de Amara. 1935.**

Fuente: Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

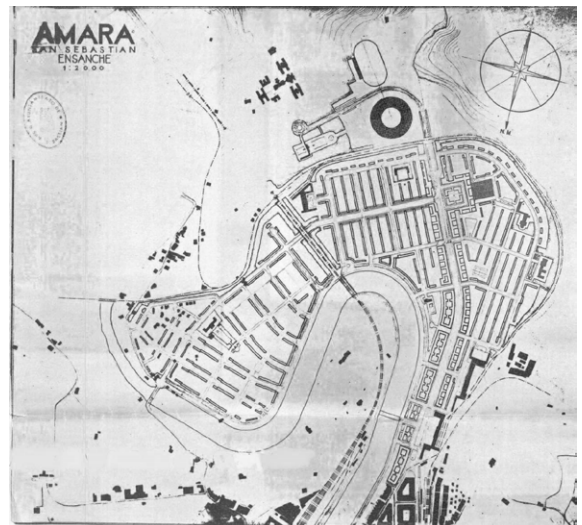


Fig. 8 / **GARCÍA MERCADAL, Fernando, Propuesta para el Concurso del Ensanche de Amara. 1935.**

Fuente: Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián.

forma premonitorio pues, por las circunstancias que se verán a continuación, sería así (aunque con una morfología muy diferente), como se acabaría configurando este barrio. Por otra parte, en su propuesta, la zonificación, distinguiendo Zonas Comerciales y Zonas Residenciales, es una muestra más de lo imbuido que estaba el arquitecto donostiarra de los principios racionalistas, representados en este caso por el funcionalismo del zoning. Quizás no sea tampoco ajena a esto la no aparición en su plano de la palabra Ensanche, que sí figura en el de García Mercadal.

El proyecto ganador del Concurso fue el redactado por el propio Machimbarrena, en unión con el arquitecto Fausto Gaiztarro² (MACHIMBARRENA, 1935). Su Plan se extendía desde el entronque con el Ensanche Meridional o de San Martín –en la actual Plaza del Centenario– hasta lo que hoy conocemos como Polígono 22 o Riberas de Loiola (ver Fig. 9). La Comisión Local de Sanidad lo aprobó el 13 de enero de 1940. El mismo órgano aprobaría las Ordenanzas de construcción el 6 de noviembre de 1943, año en el que los mismos

autores redactarían, por encargo municipal, una modificación del proyecto (ver FIG. 10) que se recogería prácticamente igual en el Plan General de 1950 redactado por Pedro Bidagor³.

En realidad, y a pesar de la crítica pretendidamente modernizante de Machimbarrena (MACHIMBARRENA, 1945), la influencia de la City Beautiful y de los trazados urbanos propios de la tradición BeauxArts permaneció en el nuevo proyecto que él mismo diseñó junto con Gaiztarro; al menos, en cuanto a la concepción del espacio público y del viario. Si bien desapareció la gran plaza del proyecto de Azqueta y Gurruchaga, abierta al Urumea como el Plan de Chicago se abría al lago Michigan, el trazado geometrizado y barroquizante de ejes y glorietas, la ortogonalidad, y las diagonales permanecieron en el nuevo proyecto, si bien con una escala más reducida y –ciertamente– con un carácter menos monumental. La comparación con los proyectos de García Mercadal y de Aizpurúa evidencia una real ausencia de modernidad del proyecto de Machimbarrena, que él mismo había achacado al de Azqueta y Gurruchaga.

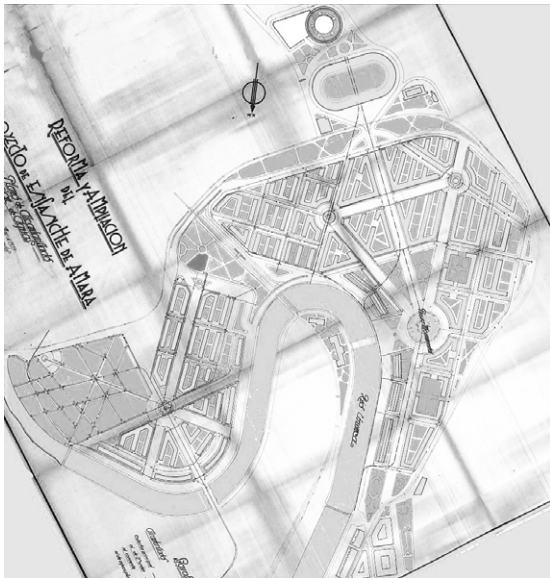


FIG. 9 / MACHIMBARRENA, Juan & Gaiztarro, FAUSTO. Proyecto ganador del concurso para el Ensanche de Amara, 1935.

Fuente: Amarauna, Colección Ernesto Lluch. <https://issuu.com/dk-liburutegiak/stacks/f0395b5d095946ebb78adfd9d5d58789>

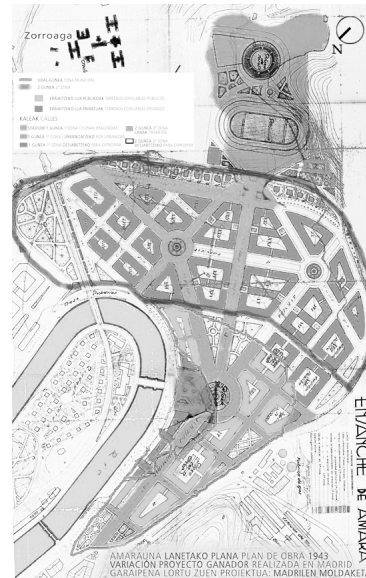


FIG. 10 / MACHIMBARRENA, Juan & Gaiztarro, FAUSTO. Proyecto modificado para el Ensanche de Amara, 1943.

Fuente: Amarauna, Colección Ernesto Lluch. <https://issuu.com/dk-liburutegiak/stacks/f0395b5d095946ebb78adfd9d5d58789>

² Fausto Gaiztarro, además de arquitecto, fue promotor inmobiliario y mantuvo una intensa actividad social y política; ésta última, como miembro destacado del Tradicionalismo guipuzcoano. En San Sebastián, además de su Plan para Amara, proyectado en colaboración con el Ingeniero Machimbarrena, redactó, junto con el también arquitecto Luis Arizmendi, el Plan Parcial del Polígono 9,

Bidebieta-Artazkone, en una finca de su propiedad. Su inmobiliaria Baldazar S.A. fue también la promotora del Plan del Sector 7.3, de Aiete, cuya versión definitiva (1973) es obra de los arquitectos Orbe y Plá.

³ Pedro Bidagor, arquitecto, fue exponente de toda una época del urbanismo español en los posteriores a la guerra civil.

2. El contexto legal y urbanístico

Hacia 1960, el Nuevo Ensanche de Amara estaba ejecutado en su primer sector; el que llega hasta la Plaza de Pío XII. Su eje principal, la Avenida de Sancho el Sabio, situado en posición central, constituía el elemento principal de entronque con el extremo sur del Ensanche Cortázar-Goicoa (ver FIG 2). En este encuentro entre las dos tramas –la del antiguo ensanche y la del nuevo– se producía una cierta discontinuidad, pues los citados elementos de articulación estaban constituidos principalmente por zonas verdes que, a la vez que servían de introducción de un nuevo escenario urbano concebido como continuación del anterior, parecían anunciar los cambios morfológicos que se iban a producir respecto del Ensanche Meridional. Por un lado, la mayor anchura de la Avenida de Sancho el Sabio; por otro, la mayor dimensión de las manzanas⁴. Y, por último, más allá del cambio estilístico en materia arquitectónica, que también resulta ser notorio al verse sustituido el lenguaje eclectista anterior por otro, a mitad camino entre el monumentalismo historicista de la posguerra y el racionalismo, hay que anotar el considerable aumento de las alturas edificatorias que pasarían de la tradicional baja más cuatro o más cinco a elevaciones muy superiores: en torno a las diez plantas totales sobre rasante; las últimas, retranqueadas. En torno a la Plaza de Pío XII, organizada alrededor de una gran rotonda presidida por una fuente ornamental, se configuraron nuevos espacios verdes salpicados por diversos edificios dotacionales como el del Gobierno Civil (actual Subdelegación del Gobierno), obra de Pedro Bidagor y Villanueva (1955), de impecables trazas racionalistas o el Instituto de Enseñanza Media (actual Instituto de Educación Secundaria Usandizaga) y otros centros educativos (CALVO, 1983).

Ya se ha anticipado que, tras la aprobación de la Ley del Suelo (1956), la obligación de que los procesos de nueva urbanización se llevaran a cabo mediante la figura –entonces novedosa– de los planes parciales conllevó la desaparición de los llamados proyectos de ensanche, basados en las leyes decimonónicas. En muchas ciudades españolas, la nueva Ley afectó a ensanches que se encontraban ya en proyecto o, incluso, en ejecución, obligando a que los antiguos proyectos de ensanche se transformaran –por el camino– en planes parciales. Sin embargo, eso no significaba que el modelo formal de ciudad de

ensanche (retícula y manzanas cerradas) tuviera que abandonarse: el hecho de distinguir las dos escalas (planes generales y planes parciales) permitía escoger, en cada desarrollo concreto, distintos modelos tipológicos o volumétricos. Lo que sí desaparecería es el ensanche como modo de construcción de tejidos urbanos y, también, como proyecto global de ciudad.

Sin perjuicio de lo anterior, es una realidad que, en España, el cambio legislativo en materia urbanística coincidió con la apertura a los postulados del Movimiento Moderno. Y que tal circunstancia, junto con la aparición de la nueva forma de construcción de la ciudad a base de polígonos, opuesta a la anterior de los ensanches, supondría, en general, una transformación radical del espacio urbano Moderno (SOLÁ MORALES, 1997). Se podría decir por tanto que, en el caso español, aquellos años constituyeron una encrucijada histórica, en la que se instaurará una radical transformación de las formas de concebir el urbanismo. Transformación que, con el paréntesis de la Gran Guerra, venía fraguándose en Europa desde la aparición del Movimiento Moderno, treinta años antes, y que acabaría fructificando –en una versión reformulada de los postulados de la Carta de Atenas– tras los CIAM noveno y décimo. Lógicamente, estos fenómenos influyeron en todas las propuestas urbanísticas de aquella época, en que se abandonó el modelo anterior, basado en los trazados y en las manzanas cerradas, para pasar a la generalización de la edificación abierta. Sin embargo, en Amara este fenómeno no se produjo de forma tan radical, al convivir, por razones históricas, ambos modelos.

En efecto, en el caso donostiarra y como acabamos de ver, en aquellos momentos el Ensanche de Amara se había consolidado sólo hasta la Plaza de Pío XII, por lo que las fases que aún se encontraban sin desarrollar se verían afectadas por los nuevos planteamientos. Entre Pío XII y Anoeta, donde el eje norte-sur de la Avenida de Sancho el Sabio gira ligeramente hacia el sudeste para continuar por la Avenida de Madrid, algunas de las manzanas del lado Este habían sido parcialmente edificadas con arreglo al proyecto de ensanche. A partir de la aprobación del siguiente Plan General (1962), todo debió replantearse. La cuestión era: ¿Cómo completar el desarrollo de un importante barrio, que había sido iniciado con arreglo a unas pautas anteriores, con las nuevas fórmulas urbanísticas en materia

⁴ Las longitudes máximas de las manzanas tipo del antiguo ensanche oscilaban entre los 85 metros (al norte de la Avenida de la Libertad), los 82 (al sur de la calle Larramendi) y los 52 (entre la Avenida y la calle Larramendi). Las anchuras

oscilaban entre los 52 y los 65 metros. En el Ensanche de Amara (sector Plaza del Centenario- Plaza de Pío XII, lado oeste de Sancho el Sabio) las dimensiones pasaban a ser 140 x 92.

legal? Y, más allá de cuestiones estrictamente legislativas, ¿cómo sustituir las viejas manzanas cerradas, algunas de las cuales ya se hallaban parcialmente construidas, por el bloque abierto racionalista, como parecía demandar incesantemente la nueva cultura urbanística y, consiguientemente, el colectivo de arquitectos? (G. GURPEGUI, 2010). Es precisamente en esta encrucijada histórica –que tendrá una enorme trascendencia en los futuros planes donostiarras de la época- en la que se debió afrontar este Plan Parcial del Ensanche de Amara cuya propia denominación dual (plan parcial-ensanche) revela muy a las claras las contradicciones que estamos poniendo de manifiesto.

Por de pronto, como se ha dicho, este Plan de Amara marcó un cambio de era en la forma de gestación del crecimiento urbano donostiarra. Pero, además, desde el punto de vista estilístico y morfológico participa de diferentes corrientes urbanísticas, con la evolución desde la manzana cerrada o semicerrada al bloque abierto. Y también arquitectónicas, dado que, en general, y por comparación con el sector anteriormente desarrollado en torno a Sancho el Sabio, se percibe aquí una tendencia más claramente decantada hacia estéticas próximas al racionalismo. Como veremos a continuación, esta especial coyuntura histórica –además de otras cuestiones relativas a las infraestructuras viarias y ferroviarias- condicionaría en gran medida la configuración definitiva de esta zona de la ciudad.

Es en el contexto histórico-cultural que se viene describiendo en el que se produciría la carta abierta que un grupo de arquitectos españoles reunidos en Donostia dirigió al alcalde, recomendando la revisión del Ensanche de Amara, dado que –a su juicio- lo realizado hasta entonces adolecía de “graves defectos urbanísticos”. La carta surgió como colofón de una reunión informal que treinta y seis destacados nombres de la arquitectura española (entre ellos Miguel Fisac, Oriol Bohigas y Sáenz de Oiza) celebraron, en octubre de 1960, en la ciudad. En la carta, ciertamente, y a pesar del perfil Moderno de sus redactores, no llegaba a plantearse una defensa explícita de los postulados racionalistas sino, más bien, del urbanismo tradicional de San Sebastián⁵. Pero,

⁵ Aparte de otras consideraciones sobre el urbanismo donostiarra del momento en general, respecto de la nueva Amara (Amara Berri), los arquitectos reunidos en San Sebastián en octubre de 1960 llegarían a decir: “... con el barrio de Amara, San Sebastián ha perdido la oportunidad de un ensanche actual que sea, en calidad, continuación del San Sebastián que todos hemos admirado. Esos abrumadores edificios de once plantas con una tan poco feliz ordenación urbanística imposibilitan cualquier acierto arquitectónico...”

en cualquier caso, se criticaba acerbamente el modo en que se estaba iniciando el desarrollo de la segunda fase del nuevo ensanche de Amara; la que, posteriormente, pasaría a constituir el ámbito del Sector 1.3 Ensanche de Amara (G. GURPEGUI, 2010, p.23) que ahora nos ocupa.

3. Tramitación, preexistencias y condicionantes

El arquitecto que redactaría el Plan Parcial de dicho Sector sería Juan Manuel Encío Cortázar⁶, un profesional atento a la cultura profesional de su tiempo que, estando sin duda de acuerdo con la crítica que al nuevo Ensanche hacían sus colegas madrileños y barceloneses, se mostraría favorable a cambiar, en su Plan, los planteamientos anteriores (ENCÍO, 1975). Encío se mostraba partidario del discurso urbano del Moderno (ENCÍO, 1967). No en vano, entre sus trabajos cabe mencionar el Plan Parcial en Zumaia, de impecables líneas racionalistas, proyectado con la colaboración de Luis Peña Ganchequi, por encargo del Instituto Nacional de la Vivienda.

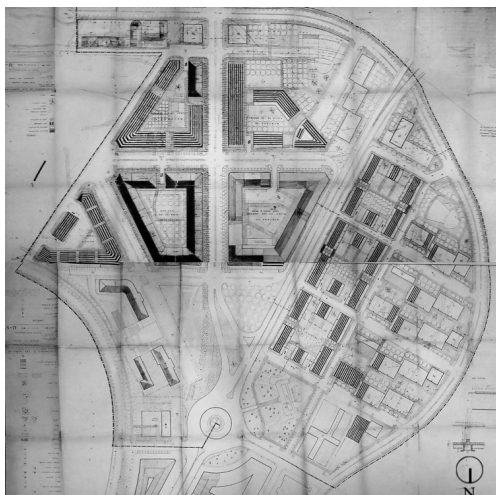


FIG. 11 / ENCÍO CORTÁZAR, Juan Manuel. Plan Parcial del Sector 1.3 Ensanche de Amara. 1963-1966

Fuente: Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián (Donostiako Udala). Signatura 446/01, Código 2/05/01/07.

⁶ Juan Manuel DE ENCÍO Y CORTÁZAR, Doctor Arquitecto, falleció recientemente, el 7 de abril de 2014, en San Sebastián, su ciudad, después de una larga y notable vida profesional. Es autor de diversos escritos sobre el urbanismo donostiarra, publicados en el Boletín de Información Municipal. Entre ellos, “Del urbanismo de 1860 a 1960”, San Sebastián julio-diciembre 1967 o “Evolución urbana donostiarra”, San Sebastián 1975.

En la redacción del Plan Parcial intervinieron, junto con Encío, el Ingeniero de Caminos Luis Gárate Erviti y el abogado José M. Uhagón Prado. La Aprobación Inicial se llevó a cabo mediante acuerdo plenario de fecha 28 de enero de 1964. Se produjo una nueva Aprobación Inicial con fecha 18 de agosto de 1964. Dichos acuerdos se publicaron en el Boletín Oficial de la Provincia con fechas 12 de febrero y 4 de septiembre de 1964. Durante el primer período de información pública, se presentaron doce alegaciones y durante el segundo, dos. Una vez éstas fueron resueltas, el Pleno aprobó provisionalmente el Plan en sesión de 4 de marzo de 1965. Finalmente, mediante Resolución del Ministro de la Vivienda, el Plan Parcial se aprobó definitivamente el 21 de septiembre del mismo año, recogándose las necesidades del nuevo Instituto de Enseñanza Media que se construiría en las proximidades de la Plaza de Pío XII.

Como ya se ha anticipado, en el caso de Amara la redacción del Plan Parcial se veía fuertemente condicionada, de modo que, para adaptarla a las preexistencias, hubieron de buscarse fórmulas de transición. Como se refleja en la Memoria de Ordenación del Plan Parcial, en el momento de su formulación se encontraban edificadas, total o parcialmente, diversas manzanas; todas ellas, situadas al este de la Avenida de Madrid. Por tanto, la posibilidad de una nueva ordenación desde nuevas claves se limitaba, exclusivamente, al resto del ámbito; es decir, a los suelos que todavía se encontraban vacantes.

Pero, como ya se ha hecho mención, se había desencadenado una fuerte polémica sobre el modo en que se estaba llevando a cabo la ampliación de Amara, llegando a implicarse arquitectos de fuera de San Sebastián. Polémica que se basaba principalmente en dos problemas de cariz diferente. Uno, de carácter social y vecinal, se refería al notorio afán especulativo demostrado por las densidades edificatorias aplicadas hasta el momento en aquel barrio. El otro estaba más relacionado con el agotamiento del paradigma urbanístico basado en el crecimiento de la ciudad a base de sucesivos ensanches. Además de la postura del colectivo de arquitectos más activo culturalmente, como se ha visto, se unió la del Instituto Nacional de la Vivienda que, en 1965, y en línea con las actuaciones que dicho organismo venía llevando a cabo en otras ciudades españolas, se dirigió al Ayuntamiento solicitando la modificación de la antigua ordenación del sector occidental del Ensanche, con vistas a adoptar el modelo

residencial basado en el bloque abierto (Encío, 1963-1966).

En relación con ambos asuntos –las preexistencias edificatorias y el acceso desde la Variante–, es interesante la referencia que la Memoria Informativa del Plan Parcial hace de las previsiones del Plan General de 1962 para esta zona de Amara (Encío, 1963-1966). El Plan Parcial, en su Memoria señala que el Ensanche de Amara se está desarrollando

“de acuerdo con el proyecto debidamente legalizado, observándose en la llamada 2ª zona del mismo, que ya se ha empezado a construir, que presenta gran dificultad en conseguir una buena solución urbanística debido a la forma irregular de las manzanas de esta segunda zona del Ensanche que nos ocupa. En la actualidad se da en este Ensanche una nueva e importante circunstancia, que obliga a su reconsideración, y que la constituye el paso de la autopista por el borde final del citado ensanche, cuya autopista penetrará en la ciudad a base de un enlace, cuyas vías distintas se unirán en la Plaza Circular de Amara⁷. Es necesario, por lo tanto, rectificar el proyecto existente, teniendo en cuenta la nueva circunstancia que se ha señalado, así como lo legalizado por el proyecto que se tramitó y aprobó en su día y el emplazamiento de los servicios complementarios”.

Y continúa la Memoria del Plan Parcial:

“En el programa de actuación del mencionado Plan General, se incluye la parte aún no desarrollada en el Ensanche de Amara, para ser ordenada en las tres etapas quinquenales a que en principio se extiende la vigencia del citado Plan General. Y en esta primera etapa se ha elegido para su ordenación un territorio de 372.932,62 metros cuadrados ...; y el sistema de actuación que se concreta en el repetido Plan General para la actuación en el ensanche de Amara, es el de cesión de terrenos viales con aplicación de contribuciones especiales”.

Las preexistencias heredadas, resultado de la ejecución parcial del anterior proyecto de ensanche, se asumen desde el Plan Parcial -no sin una visión crítica- por el simple hecho de que se trataban de situaciones consumadas. Así, la Memoria, desde una posición abiertamente racionalista, cita textualmente: “Debido a que estos territorios estaban incluidos dentro del perímetro de Ensanche de Amara, se trata de desarrollar la edificabilidad establecida por el mismo, con un criterio de utilización superficialista distinto, pero más racional...”

⁷ Se refiere a la actualmente conocida como Plaza de Pío XII.

4. Resultados

La estructura general del Plan Parcial está constituida por el ámbito señalado en la figura 2. Cabe destacar que la Avenida de Isabel II constituye el ecuador de la zona este y sirve de enlace con el meandro del Urumea en el que hoy se sitúa el Sector conocido como Riberas de Loiola.

La Avenida de Carlos I divide el barrio en dos zonas (este y oeste), claramente diferenciadas. Desde el punto de vista de la ordenación espacial y de las tipologías edificatorias, la zona en la que el Plan Parcial pudo actuar con una mayor libertad -dado que, en el momento de formularse, se encontraba libre de edificaciones- es la situada al oeste de la Avenida de Carlos I. No sucedería lo mismo con la mayor parte de la zona o subsector situado al este de Carlos I. Procederemos, por tanto, a un análisis diferenciado de cada una de ellas (ver Fig. 11).

4.1. La zona este

En la zona situada al este de la Avenida de Carlos I, tres de las cuatro manzanas en que dicha zona queda dividida por el viario (las dos situadas al norte de Isabel II y la situada en el cuadrante sudeste) estaban totalmente condicionadas por la existencia de edificios construidos según el plan de ensanche anterior. Consiguientemente, el Plan las conservó. Aun así, se organizaron como manzanas semicerradas, con edificación profunda en varias crujías, de modo que contienen tanto viviendas a calle como a las plazas interiores. Estos espacios interiores quedaron en un principio muy deficientemente urbanizados y



FIG. 12 / Ortofotografía de la zona oeste del Plan Parcial de Amara, con el nombre actual de las calles citadas en el texto.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

ha sido a base de actuaciones complementarias posteriores como se ha ido logrando su actual aspecto que, en general, presenta, al menos, unas dignas condiciones de urbanización. Se trata de manzanas trapezoidales de gran tamaño, similares en longitud a las existentes en la primera fase del nuevo ensanche, al norte de la Plaza de Pío XII, pero con mayor anchura que aquellas (ver Fig. 12).

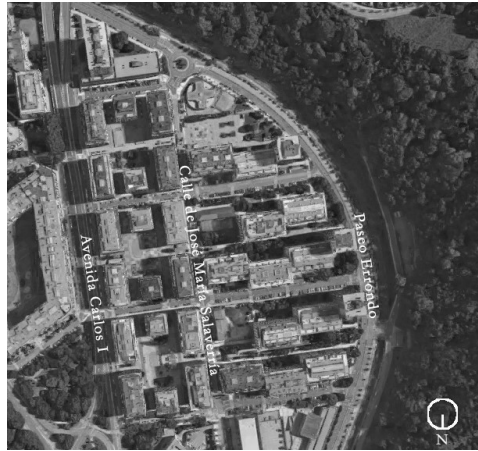


FIG. 13 / Ortofotografía de la zona este del Plan Parcial de Amara, con el nombre actual de las calles citadas en el texto.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

Sin embargo, en el cuadrante sudoeste de este subsector -zona que en el momento de formularse el Plan Parcial se encontraba más libre de edificaciones- se muestran planteamientos de corte racionalista. En esta manzana, la disposición en planta de tres bloques paralelos a Carlos I se escalona, de modo que se van separando de la Avenida progresivamente, de norte a sur, de modo que aquellos cuyo frente queda más bajo respecto de la rasante del viaducto se encuentren más alejados del mismo. De esta manera, además de evitar en lo posible las molestias del tráfico rodado circulando a una rasante superior, se suaviza la sensación de encajonamiento que una pantalla continua hubiera dado a la entrada de la variante. Separados de éstos por la Plaza de las Armerías y la de Ferrerías, dos bloques, uno lineal y otro tipo torre, se alinean por una de sus fachadas, la que mira al interior de la manzana, a la Calle Aragón, y por la otra, a la Avenida de Madrid.

En la solución de esta manzana, de carácter racionalista, como en las situadas al oeste de Carlos I, a las que se asemeja conceptual y tipológicamente, está patente la búsqueda de lograr el máximo soleamiento en los espacios libres interiores.

4.2. La zona oeste

Sería este subsector, lógicamente, en el que los nuevos planteamientos urbanísticos se manifestaron con rotundidad. Ya no existía argumento alguno para resistirse a aplicar el modelo racionalista, desechando las densas manzanas que se habían comenzado a edificar al norte de la zona este, sobre la base del antiguo proyecto de ensanche. Pues, además, como se ha visto, el consenso en tal sentido parecía evidente; no sólo por parte del colectivo de arquitectos sino, también, por parte de las esferas gubernamentales.

De tal modo, en este subsector de topografía plana y situado al pie del Alto de Errondo, el Plan Parcial afrontó decididamente la ordenación desde tales presupuestos de ruptura racionalista (ver FIG. 13). El diseño urbano parte de una estructura viaria interior, definida por cuatro viales que, partiendo desde el Paseo de Errondo y en dirección hacia la Avenida de Carlos I, terminan en un vial de borde con el fin de no interferir con el intenso tráfico que ésta posee, por su carácter de acceso desde la Variante hacia el centro de la ciudad.

Esta parte del Plan Parcial queda, a su vez, dividida en dos por un vial de dirección norte-sur (calle José María Salaverría) que intersecciona, aproximadamente en la mitad de los cuatro viales anteriormente citados. Estas dos partes se diferencian entre sí por la diferente orientación de los bloques de edificación.

Al oeste, se organizan los bloques en dirección este-oeste perpendicular a la Avenida de Carlos I, cuyas fachadas quedan orientadas al norte o al sur. Se trata de bloques lineales compactos, con cinco crujías y patios interiores, y una altura de una planta baja doble, más ocho alzadas y un ático retranqueado. Los núcleos de comunicación vertical se sitúan en posición central, junto a los patios, y las viviendas se organizan entre éstos y una de las fachadas. La longitud de cada cuerpo edificado se segmenta en tres tramos de los que el central se retranquea hacia el norte –al modo de *rédents*- generando un espacio libre orientado al sur. En dos casos, el tramo ubicado más al este se queda libre o parcialmente ocupado por equipamientos de escasas superficie y altura. Esta solución enriquece el sistema dotacional del Sector. Asimismo, en dos de las agrupaciones, junto al Paseo de Errondo, se adosa parcialmente un edificio tipo torre, de planta baja, más entreplanta, más diecisiete plantas alzadas. En esta zona se absorbe la diferencia de rasante entre el paseo de Errondo y la Calle José María Salaverría.

Si bien la citada ordenación, a base de bloques parcialmente retranqueados y axialmente perpendiculares a Carlos I, se justifica en la Memoria del Plan como un modo de evitar pantallas edificatorias de excesiva longitud y monotonía arquitectónica, así como de lograr unas adecuadas condiciones espaciales y de soleamiento de los espacios libres, en el ámbito situado entre la calle José María Salaverría, y Carlos I, los bloques lineales se organizan de modo muy diferente, al hacerlo en dirección perpendicular a los anteriores, como vemos a continuación.

Asimismo, con carácter diferenciador, los bloques en esta zona se disponen alineados en toda su longitud norte-sur, careciendo por tanto de los *rédents* de que disponen los de la zona anterior. En general, se denota un especial cuidado por el control de la escala, habida cuenta de la gran densidad del conjunto edificado.

Según se desprende de la Memoria del Plan Parcial, esta diferente ordenación se debe a la existencia de una reparcelación –al parecer aprobada anteriormente- para una de las tres manzanas que allí resultan; reparcelación que se había realizado sobre la base de esa concreta ordenación. Ello llevó al equipo redactor a mantenerla, a pesar de resultar –ciertamente- algo incoherente con la que el propio Plan Parcial plantea para esta zona. Por lo demás, los edificios son tipológicamente similares a los anteriores, si bien tienen algo menos de profundidad y mayor longitud. Se organizan divididos en dos mitades de igual longitud, resultando por tanto dos bloques en cada alineación; es decir, cuatro en cada manzana. Entre ambas alineaciones de bloques, y en cada una de las tres manzanas, se sitúan otros dos bloques; uno junto al vial norte y otro junto al vial sur. En toda esta zona, se mantienen las alturas de nueve plantas sobre rasante (baja más ocho) y un ático.

Como excepción, la manzana situada más al sur se adapta a la geometría triangular con un lado curvo. En esta manzana se disponen, maclados perpendicularmente entre sí, un bloque lineal de dieciséis plantas sobre rasante, destinado a viviendas, y otro de menor altura (cinco sobre rasante), para uso de equipamientos.

Sin perjuicio de la apuesta racionalista de Encío, con el objeto de propiciar una cierta mezcla de usos que dotara al barrio de un cierto nivel de autosuficiencia-como indicaba la calificación poblados del Plan General-, en toda la ordenación del subsector oeste, el Plan Parcial dispuso que determinados edificios tuvieran soportales perimetrales. Esto perfecciona el sistema de sendas peatonales, especialmente

en un clima lluvioso como el de Donostia, y favorece la aparición de usos comerciales en las plantas bajas, a las que dichos soportales dan acceso. De hecho, una cuarta parte de los bajos se destinarán, por determinación del Plan Parcial, a locales comerciales, especialmente en los solares cercanos a la Avenida Carlos I, con la finalidad de crear recorridos comerciales y peatonales continuos, sin interferencias de tráfico rodado externos. Una vez más, se trata de una solución que ya estaba planteada en la zona este del Proyecto de Juan Manuel AIZPURÚA (1935), al que antes se ha hecho mención.

4.3. Movilidad y sistema de dotaciones públicas

Por otra parte, la preocupación por la organización del tráfico rodado es manifiesta en el Plan Parcial. Viene dada en gran medida por el hecho de que la arteria principal del Sector, la Avenida de Carlos I es —como se ha venido diciendo— la entrada central a la ciudad desde la autovía de la Variante. Así, con el fin de aligerar la congestión de tráfico originada por la confluencia, en la Plaza Pío XII, de la citada Carlos I y la Avenida de Felipe IV, se crean carriles para vehículos que discurren rodeados de las zonas verdes allí existentes. En relación con este tema de la organización del tráfico rodado de entrada a la ciudad, es de reseñar la disensión existente en el equipo redactor respecto del modo de canalizarlo (ver FIG. 14):

“El Arquitecto y el Letrado co-suscribientes entienden que, a continuación, debe añadirse lo siguiente: Y existen dos posibilidades de su encauzamiento ulterior. Una sería el dirigirlo a través de las calles Prim y Urbieta; otra es el de orientarlo hacia el Paseo del Árbol de Gemika; entre ambas soluciones la segunda aparece como más aconsejable, ya que tanto las calles de Urbieta y de Prim están plagadas de accesos o cruces laterales que las inhabilitan como vías de penetración, mientras que el Paseo del Árbol de Gemika desde la Plaza del Centenario hasta el Puente de María Cristina no tiene ningún cruce lateral, (...). El Ingeniero de Caminos coautor del presente Plan Parcial entiende que no debe incluirse el párrafo transcrito” (ENCÍO, 1963-1966).

A su vez, el sistema de dotaciones locales del sector se completa con una serie de equipamientos generales a nivel municipal e incluso comarcal o provincial. Casi todos ellos se sitúan dentro del sistema de espacios libres —ya mencionado— creados en torno a la Plaza Pío XII, que se configura así a modo de parque equipado: allí se ubican dos Institutos de Enseñanza Secundaria, el antiguo Gobierno

Civil (hoy Subdelegación del Gobierno), obra de Secundino Zuazo, la Parroquia de Amara, un Hotel y la Estación de Autobuses.



FIG. 14 / Ortofoto de la zona norte del Plan Parcial de Amara, con el nombre actual de las calles citadas en el texto.

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps

5. Conclusión

Tres aspectos se podrían destacar del proyecto definitivo de Amara. En primer lugar, su experiencia positiva como pieza de ciudad adecuada. En segundo lugar, que el paso del modelo tradicional al nuevo no fue una transición intermedia, sino que fue un corte absoluto en cuanto a sus planteamientos. Y, por último, que la solución empleada estuvo en consonancia con experiencias revisionistas del Moderno, alejándose así de irreflexivas soluciones que se darían por aquella época en otros ámbitos.

En cuanto a lo primero, hay que destacar una característica, la de su gran densidad, que diferencia a Amara de otras experiencias urbanísticas donostiaras racionalistas de su época. El Plan Parcial del Ensanche de Amara marcó un límite de densidad poblacional, al establecer un mínimo de 20 metros cuadrados de superficie de vivienda por habitante. No obstante, al margen del difícil control del cumplimiento de dicho parámetro, primaba la exigencia —así lo reconoce expresamente la Memoria del Plan Parcial— del respeto a la edificabilidad concedida

por el planeamiento anterior. Pero, es quizás y precisamente en esta circunstancia, donde radica el éxito que, desde el punto de vista de su alto nivel de autosuficiencia funcional, supuso el Plan de Amara y que está constatado en su funcionamiento a día de hoy, como pieza dotada de una clara personalidad y unas grandes dosis de vida y actividad, dentro del conjunto urbano donostiarra. Ciertamente, en el caso de Amara (quizás por su gran densidad, que genera actividad urbana) la idea de los poblados del Plan General resultó, a este respecto, exitosa.

En cuanto a lo segundo, a pesar de lo que pudiera parecer, este Plan no fue un ejemplo de una transición intermedia entre un urbanismo tradicional y un urbanismo Moderno. Al contrario, se ha comprobado que no hubo un intento de simbiosis entre los dos modos de entender la ciudad, como pasaría en los años 90 (sólo 30 años después). En efecto, toda aquella parte del Plan que no se había llegado a construir derivó en un urbanismo radicalmente distinto del modelo de ensanche, hasta el punto de quebrar aquellas manzanas que no estaban completas en su construcción.

Finalmente, si bien con un cierto abigarramiento, derivado de la mencionada necesidad de albergar el aprovechamiento concedido por el Plan General -lo que hubiera resultado probablemente más fácil manteniendo la tipología de manzanas cerradas o semicerradas con edificios de gran fondo edificable- la organización de la zona oeste, que el Plan Parcial pudo ordenar más libremente por encontrarse vacante de edificaciones previamente construidas según el anterior proyecto de ensanche, resulta ser, sin lugar a dudas, la más interesante. En primer lugar, por lo que supuso de solución pionera en el urbanismo donostiarra, al romper con los criterios urbanísticos y tipológicos de la ciudad del XIX y de la primera mitad del XX. En segundo lugar, por el hecho de que esta ordenación no respondía a un planteamiento casual o fuera de contexto, sino a una previa decisión intelectual-individual, de Encio, el redactor; colectiva, en lo que supone de convencimiento de la existencia de un nuevo paradigma en el discurso urbano, que demuestra plenamente hasta qué punto habían calado, en la España de la época, los planteamientos urbanísticos del momento.

Pero además, si nos atenemos al claro deseo de favorecer, mediante la mezcla del residencial con otros usos, al menos en lo que se refiere a los comerciales de las plantas bajas y a la reserva de terrenos para equipamientos -ligados en general con las necesidades propias de las agrupaciones residenciales-, nos lleva a

pensar que los redactores del Plan Parcial eran sensibles a los planteamientos revisionistas del Moderno, propios de la época en que se redactó el Plan Parcial, como anteriormente se ha venido diciendo. Y, en efecto, desde el punto de vista morfológico y edificatorio -disposición de los bloques y conformación del espacio público- podemos encontrar similitudes con actuaciones propias de esa línea que se manifestaría en Europa después del final de la Segunda Guerra Mundial. Cabe citar a este respecto el barrio de Pendrecht en Rotterdam (1943-1953) de Charlotte Stam-Beese que había trabajado en la Bauhaus. Ciertamente, Pendrecht, sin perjuicio de que se encasille en planteamientos más directamente continuistas con las teorías racionalistas de los primeros CIAM (APARICIO, 2010), resulta ser -de alguna manera- un modelo anticipatorio de lo que, una década después, constituirían los planteamientos estructuralistas: en efecto, si bien arquitectura y espacio público se encontraban en Pendrecht todavía claramente disociados (lo que le distancia de dicho estructuralismo en sentido morfológico estricto), la agrupación de los bloques en clusters vecinales, era un eco -al menos desde el punto de vista sociológico- del concepto de *Neighbourhood Unit*. Y, en efecto, especialmente en Holanda, a través de la sociedad "Arquitectura y Amistad" se intentó asumir teorías de ese estilo, complementarias a los principios de los primeros CIAM. Teorías que derivarían en un entendimiento de la ciudad, que Lúchinger calificó de estructuralista, cuando Bakema (que trabajó con Stam-Beese en Pendrecht) llegó a la dirección de la revista Forum (ORDEIG 2004).

Bibliografía

- AIZPÚRUA, J. M. (1935): *Propuesta para el concurso de Amara*, Archivo Municipal, San Sebastián.
- AZPIRI, A. & al. (2002): *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*, Eusko Jaurlaritzza/Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- APARICIO, S. & J. ALONSO (2010): *Renovación urbana en Holanda. Segundo caso: Pendrecht*, La Ciudad Viva. En www.laciudadviva.org, Madrid
- AZQUETA, H. & J. GURRUCHAGA (1914): *Proyecto de Ensanche para Amara*. Archivo Municipal, San Sebastián.
- BURNHAM, D. & E. H. BENNET (1909): *Plan of Chicago*. Princeton Architectural Press, Nueva York.
- CALVO SÁNCHEZ, M. J. (1983): *Crecimiento y estructura urbana en San Sebastián*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián.
- DIARIO LA CONSTANCIA (1906): *Concurso de Memorias para la Urbanización de los terrenos donde se construiría el Ensanche de Amara*, San Sebastián.

- ENCIO, J. M. & J. M. UHAGÓN (1963-1966): *Memoria del Plan Parcial del Sector 1.3 Ensanche de Amara*. Archivo Municipal, Signatura 446/01, Código 2/05/01/07, San Sebastián.
- (1967): «Del urbanismo de 1860 a 1960», en: *Boletín de Información Municipal*, 33-34: p. 28-42, Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- (1975): «Evolución urbana donostiarra», en: *Boletín de Información Municipal*, 65-68: p. 14-34, Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- G. GURPEGUI, M. (2010): *1960, los arquitectos temen que Donostia pierda su encanto*. El Diario Vasco, pág. 23, 23 de octubre, San Sebastián.
- G. MERCADAL, F. (1935): *Propuesta para el Concurso del Ensanche de Amara*. Archivo Municipal, San Sebastián.
- MACHIMBARRENA, J. & F. GAIZTARRO (1935): *Proyecto ganador del concurso para el Ensanche de Amara*. Archivo Municipal, San Sebastián.
- (1945): *Urbanismo aplicado a San Sebastián, presente y futuro*. Revista de obras públicas, Madrid.
- (1976): «Urbanismo y circulación. La playa de La Concha», en: *Boletín de Información Municipal*, 69-72: p. 29-31, Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián.
- ORDEIG CORSINI, J. M. (2004): *Diseño Urbano y Pensamiento Contemporáneo*, Ediciones Monsa, Barcelona.
- POLANO, S. (1987): *Hendrik Petrus Berlage*, Opera completa. Electa, Milán.
- SAMBRICIO, C. (1995): *Herman Jansen y el concurso de Madrid de 1929*. Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- SOLÀ MORALES DE, M. (1997): *Las formas de crecimiento urbano*, Ediciones UPC, Barcelona.
- URBAGRAM (2015): Beautification. Página web: <http://urbagram.studio-london.com/v1/show/Beautification>
- VALLARINO, E. (1914): *Proyecto de Ensanche para Amara*. Archivo Municipal, San Sebastián.